Deutscher Bundestag
18. Wahlperiode

Drucksache 18/11532
(zu Drucksache 18/111234)
15.03.2017

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

– Drucksache 18/11234 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 954. Sitzung am 10. März 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt den mit dem Gesetzentwurf verfolgten Ansatz, die Kraftfahrzeugsteuer künftig grundsätzlich an den nach dem WLTP-Prinzip gemessenen realitätsnäheren CO_2-Emissionswerten auszurichten.

Angesichts hoher Schadstoffbelastungen fordert der Bundesrat die Bundesregierung jedoch auf, darüber hinaus ein Förderprogramm für Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes in den durch Stickoxide belasteten Innenstädten (Umweltverbund, Nahverkehr, Carsharing, E für Bike und Car) aufzulegen.

Begründung:

Seit Jahren schon weist die Europäische Kommission auf die starke Belastung der Luft durch den Stickoxidausstoß von Dieselfahrzeugen hin. Mitte 2015 hat sie daher ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet; die Stickstoffdioxid-Belastung in 29 Regionen war zu hoch.

Der Bund darf die Kommunen bei der Lösung dieser Probleme nicht im Stich lassen.

Bereits 1999 wurden in einer EU-Richtlinie Grenzwerte für fünf wichtige Luftschadstoffe festgelegt, darunter auch der Grenzwert für Stickoxid. Die Grenzwerte müssen seit dem 1. Januar 2010 eingehalten werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Verantwortlich für die viel zu schleppende Verbesserung der realen Emissionswerte der Fahrzeugflotten ist, durch die inzwischen offenkundig gewordene bisherige laxe Fahrzeug-Typ-Genehmigung, der Bund.

Die den Kommunen bisher im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden Minderungsmaßnahmen reichen nicht aus, um den Grenzwert einhalten zu können. Es bedarf daher zusätzlicher Maßnahmen.

Das genannte Förderprogramm ist ein wichtiger Baustein, um die Bemühungen für eine nachhaltige Senkung der Luftschadstoffe zum Erfolg zu führen, und wird ggf. erforderliche weitere verkehrliche Maßnahmen entscheidend unterstützen, um den Gesundheitsschutz für die Menschen in den Belastungsgebieten zeitnah umzusetzen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gegenäußerung der Bundesregierung

zur Stellungnahme des Bundesrates vom 10. März 2017
zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

- BR-Drucksache 60/17 (Beschluss) -

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wie folgt:

Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass bereits durch das geltende Kraftfahrzeugsteuerrecht die Kraftfahrzeugsteuer künftig nach im WLTP-Verfahren ermittelten realitätsnäheren CO_2-Emissionswerten bemessen wird.
Das 6. KraftStÄndG bestimmt analog zu den Einführungsdaten des WLTP für die Erstzulassung von Personenkraftwagen den 1. September 2018 als Stichtag zur Anwendung der CO_2-Werte nach WLTP bei der Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer. Bestandsfahrzeuge sind nicht betroffen.
Dies dient der Wahrung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und schafft Rechts- und Planungssicherheit sowie eine stärkere Transparenz für die Bürgerinnen und Bürger.

Zur Forderung des Bundesrats, die Bundesregierung solle ein Förderprogramm für Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes in den durch Stickoxide belasteten Innenstädten (Umweltverbund, Nahverkehr, Carsharing, E für Bike und Car) auflegen, weist die Bundesregierung auf Folgendes hin:

Unabhängig von der Frage eines eigenen Förderprogramms oder der speziellen Förderung der Kommunen, in denen es zu Grenzwertüberschreitungen von NO_2 und – deutlich seltener – von Feinstaub in der Außenluft kommt, unterstützt der Bund bereits auf verschiedene Weise eine umweltfreundliche Mobilität unter anderem zur Reduzierung eben dieser Luftschadstoffbelastung in den Städten.

Dazu gehört die Förderung des Carsharings. Die Bundesregierung fördert das Carsharing vorrangig durch das vom Kabinett beschlossene Carsharing-Gesetz. Dieses schafft die Grundlagen dafür, dass Carsharing-Fahrzeuge im Straßenverkehr und im öffentlichen Raum bevorrechtigt werden können. Damit sollen Geschäftsmodelle im Bereich des

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Carsharing unterstützt oder ermöglicht werden. Das Gesetz soll noch in dieser Legislaturperiode in Kraft treten.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fördert der Bund die Anschaffung von Elektrobussen. Das Bundesumweltministerium plant, seine Förderung dazu auszuweiten. Darüber hinaus unterstützt der Bund über das Bundesprogramm nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG-Bundesprogramm) sowie Entflechtungs- und Regionalisierungsmittel den ÖPNV in Städten und Gemeinden direkt oder indirekt schon jetzt in nennenswertem Umfang.

Schließlich plant der Bund im Rahmen der Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 die Förderung von energieeffizienten und/oder CO_2-armen schweren Nutzfahrzeugen. Auch dadurch wird voraussichtlich eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung erreicht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.